

Les Congolâtres

Bulletin philatélique bimestriel
diffusé GRATUITEMENT par email sous PDF
Février – avril – juin – août – octobre - décembre

NUMERO 17 - Août 2015



SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER AU KIVU
C. E. F. A. K. I.

Société des Chemins de Fer Vicinaux du Mayumbe

&

Société des Chemins de Fer au Kivu « C.E.F.A.K.I. »

CONTACTS : *Thomas & Philippe* **LINDEKENS** – *lindekens.bogaerts@skynet.be*

Les Congolâtres

COMITE DE REDACTION

Jean Herreweghe



Philippe Lindekens



Gerald Marriner



Thomas Lindekens



Luc Vander Marcken

Tous les bulletins sont disponibles sur: all bulletins avialable on: alle tijdschriften zijn beschikbaar op:
www.philafrica.be/CONGOLATRES

SOMMAIRE

EDITORIAL

Chèr lecteur, c'est avec une grande joie que nous vous présentons notre nouveau co-rédacteur Gerald MARRINER.

Jean Herreweghe nous dévoile avec plaisir une autre partie de son étude sur les chemins de fer du Congo Belge. Cette fois-ci, il nous parle de la Société des Chemins de fer Vicinaux du Mayumbé et de la Société des Chemins de fer du Kivu (C.E.F.A.K.I.). Ces deux compagnies n'ont pas de timbres - colis postaux propres mais sont intéressantes pour leur courrier et cachets de compagnies. Encore un grand merci Jean pour ces deux superbes articles.

Bonne et agréable lecture à tous et à toutes.

Dear readers, we are pleased to introduce our new co-writer Gerald MARRINER.

Jean Herreweghe is pleased to share another episode of his studies into CFCB. This time he relates the particularities of the Mayumbe vicinal railway (C.F.M.) and the KIVU railway (C.E.F.A.K.I.) and points out that the two companies did not have their own parcelpost stamps but were interesting in respect of their mail and company cancels. Once again many thanks to Jean for these superb articles.

Enjoy reading it and we will be happy to receive your comments or feed-back.

Geachte lezers, Wij melden U een nieuwe redactor. Welkom Gerald MARRINER.

Jean Herreweghe onthult ons met plezier en andere deel van zijn studie over de spoorweg-maatschappijen van Belgisch Congo. Hij behandelt ditmaal de Mayumbé Vicinale Spoorwegen (C.F.M.) en de Kivu Spoorwegen (C.E.F.A.K.I.). Deze twee maatschappijen hadden geen eigen postpakettenzegels maar zijn interessant voor hun post en stempels. Hartelijk dank aan Jean voor deze twee prachtige artikelen.

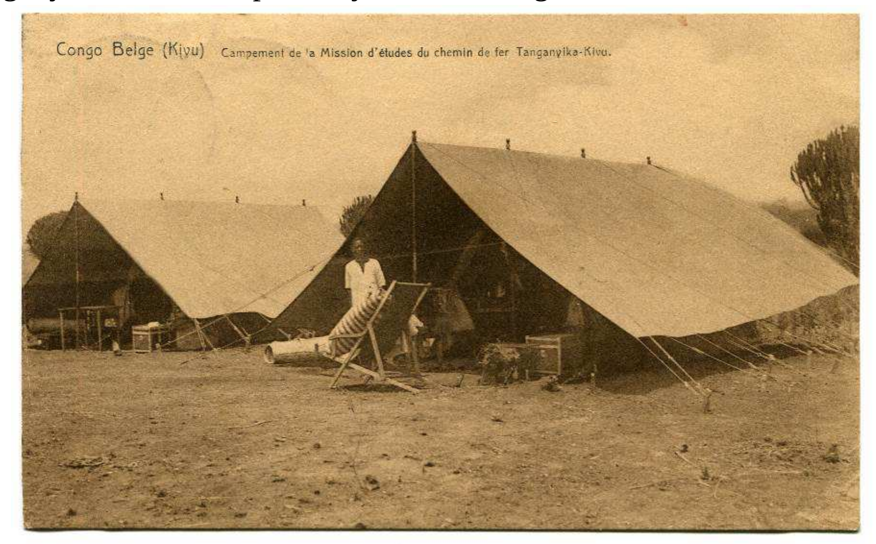
Wij wensen U een goeie lezing en verwachten uw opmerkingen en indrukken.

La Société des Chemins de Fer du Kivu (C.E.F.A.K.I.)

Par Jean Herreweghe

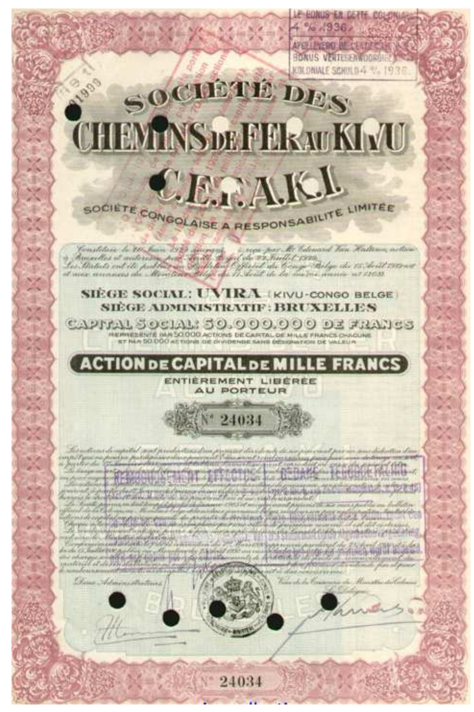
1.La Compagnie - Historique

Lors de la création du Comité National du Kivu, en 1928, fut décidée la construction d'un chemin de fer destiné, dans l'esprit de ses promoteurs, à relier le lac Kivu au lac Tanganyika. Elle avait pour objectif de s'intégrer au Chemin de fer Le Cap-Le Caire.



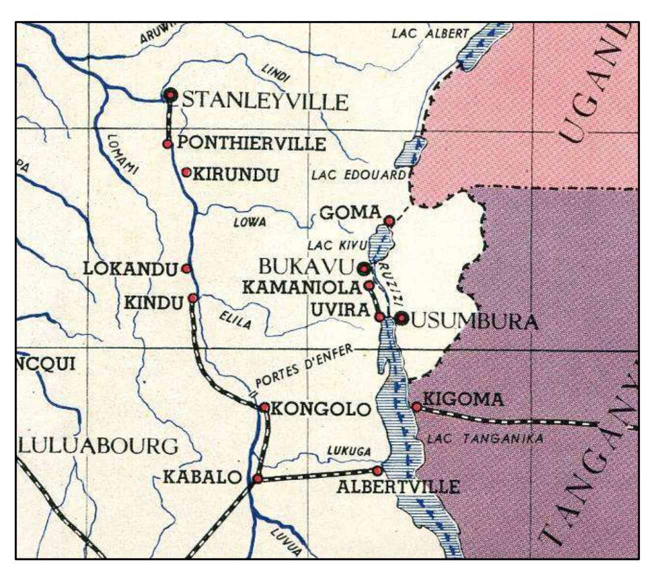
Campement de la Mission d'études du chemin de fer Tanganyika-Kivu.

Les travaux, entrepris par la SOCIETE DES CHEMINS DE FER DU KIVU (CEFAKI), constituée à cet effet, le 20 juin 1929, ne dépassèrent pas Kamaniola (km 93), point au-delà duquel la plaine, qui s'étale à l'ouest de la basse Ruzizi, se ferme brusquement par une falaise rocheuse. Celle-ci n'aurait pu être franchie qu'au prix de longs détours, soit vers le Congo Belge, soit par le Ruanda-Urundi. Et en admettant ceci, avec des caractéristiques extrêmement sévères c.a.d. de nombreuses pentes et courbes fort prononcées. Les perspectives de trafic n'étant plus en 1931, aussi bonnes qu'en 1929, on renonça à faire les investissements considérables qu'aurait réclamés la poursuite des travaux.


SOCIÉTÉ DES
CHEMINS DE FER AU KIVU
C.E.F.A.K.I.
SOCIÉTÉ CONGOLAISE A RESPONSABILITÉ LIMITÉE
SIÈGE SOCIAL: UVIRA (KIVU-CONGO BELGE)
SIÈGE ADMINISTRATIF: BRUXELLES
CAPITAL SOCIAL: 50.000.000 DE FRANCS
ACTION DE CAPITAL DE MILLE FRANCS
ENTIÈREMENT LIBÉRÉE
AU PORTEUR
N° 24034


SOCIÉTÉ DES
CHEMINS DE FER AU KIVU
C.E.F.A.K.I.
SOCIÉTÉ CONGOLAISE A RESPONSABILITÉ LIMITÉE
SIÈGE SOCIAL: UVIRA (KIVU-CONGO BELGE)
SIÈGE ADMINISTRATIF: BRUXELLES
CAPITAL SOCIAL: 50.000.000 DE FRANCS
10 TITRE DE 10 ACTIONS DE CAPITAL DE MILLE FRANCS 10
ENTIÈREMENT LIBÉRÉES
AU PORTEUR
38921 à 38930

Dès lors, les transports entre les deux lacs se font, de KALUNDU (port d'Uvira) à KAMANIOLA, par chemin de fer, et, de KAMANIOLA à BUKAVU, par route. Les voyageurs toutefois sont transportés directement par route, de Kalundu à Bukavu.



L'exploitation de ce réseau est reprise par *l'Office d'exploitation des Transports Coloniaux* (Otraco) en 1946.

En 1958, la ligne Uvira - Kamaniola ferme au trafic voyageur le 1er juillet et au trafic marchandise le 1er décembre.



Gare et port d'Uvira – Kalundu (collection de l'auteur)

La Compagnie – Caractéristiques et équipement ferroviaire

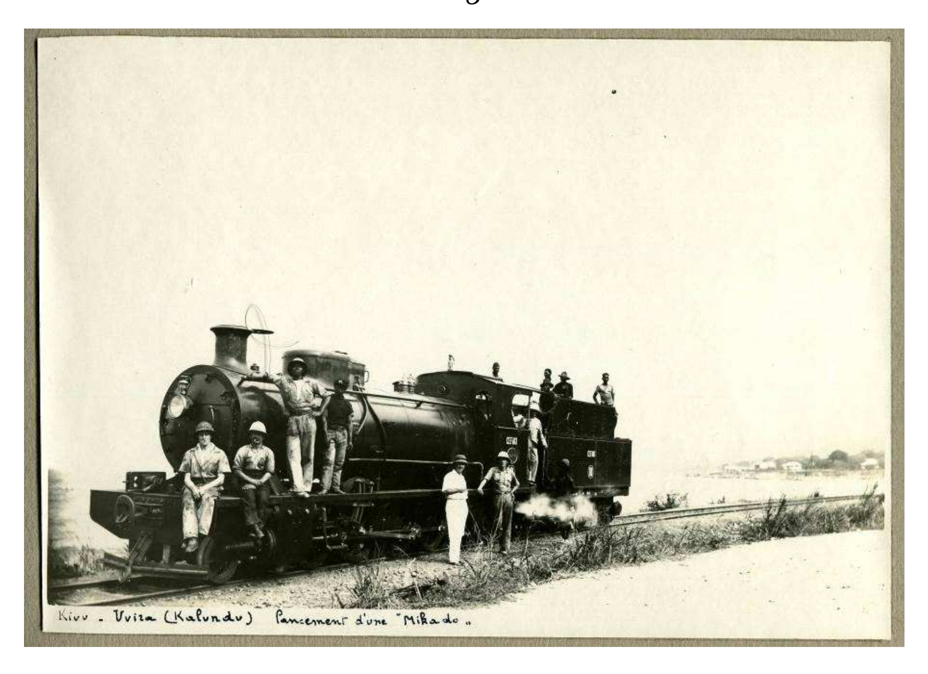
Ecartement : 1,067 m. (standard africain)
Altitude maximum atteinte : 940 m (Kalundu est situé à la cote 776,5 m).

Le matériel roulant se compose de :

- 2 locomotives à vapeur Mikado de 32 tonnes.
  2 locomotives diesel de 27 tonnes et 190 CV, mises en service en 1949.
- 2 locomotives diesel Davenport mises en service en 1950.
- 2 locomotives tenders de manœuvre, de 22 tonnes.
- 88 wagons.



Kivu – essai d'un pont feroviaire (collection de l'auteur)



Kivu – Uvira (Kalundu) – lancement d'une « Mikado » (collection de l'auteur)

Etant donné l'achèvement de la route Bukavu-Usumbura, on s'orienta vers l'abandon du rail Kalundu - Kamaniola au profit d'une exploitation routière intégrale: Kalundu - Bukavu



1947. Transport par camion de l'Otraco-Cefaki au-delà de Kamaniola.

Kamaniola.
La route était si étroite qu'un horaire était instauré pour la montée et la descente, d'où la barrière actionnée par le gardien.

MRAC



1958. La nouvelle route Bukavu-Usumbura est ouverte cette année-là et sonne le glas du rail Kalundu-Kamaniola.

C.B.

La Compagnie – Evolution du trafic

1953 : 53.994 tonnes
1954 : 75.414 tonnes
1955 : 82.790 tonnes (en majorité des produits pétroliers)

Les transports de voyageurs ont atteint les chiffres suivants :

1953 6.493 voyageurs
1954 6.782 voyageurs
1955 7.641 voyageurs

La Compagnie – Le service lacustre

La Cefaki assurait également la navigation sur le Lac Kivu et comprenait 140 km de lignes, étant essentiellement assuré par le fidèle s/s « Général Tombeur » depuis 1932. 5 barges de 75 tonnes furent mises en service en 1955 et en 1957, deux remorqueurs de 100 cv, 4 autres barges de 75 tonnes et deux de 125 tonnes, pouvant embarquer chacune 25 personnes. Deux vedettes rapides furent également mises en service sur le lac Kivu avec une possibilité de 28 passagers afin effectuer des liaisons rapides entre Bukavu et Goma.

B. COSTERMANSVILLE - KAMANIOLA (63 Km.) KALUNDU (157 Km.)

de 14 en 14 jours.

	à partir du 21/7/39	**à partir du 17/7/39**	**à partir du 26/7/39**
ROUTE	vendredi	lundi	mercredi
Costermansville	D. 12 h.	D. 12 h.	D. 6 h. 30
Kamaniola	A. 13 h. 45	A. 13 h. 45	A. 8 h.
RAIL	vendredi	lundi	mercredi
Kamaniola	D. 14 h. 15	D. 14 h. 15	D. 8 h. 15
Kalundu	A. 18 h.	A. 18 h.	A. 12 h.

C. SERVICE SUR LE LAC KIVU

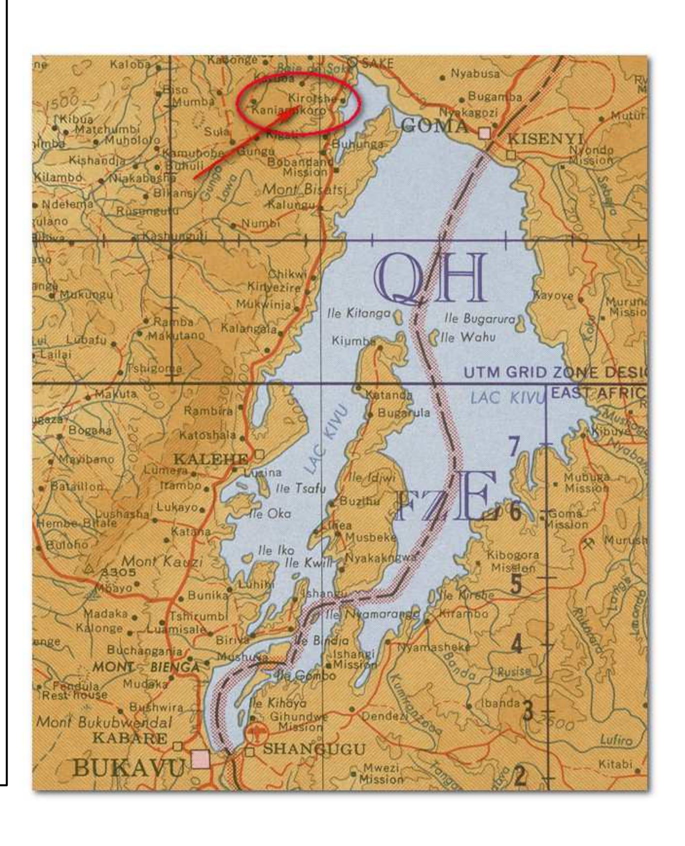
Service hebdomadaire à partir du 22/7/39

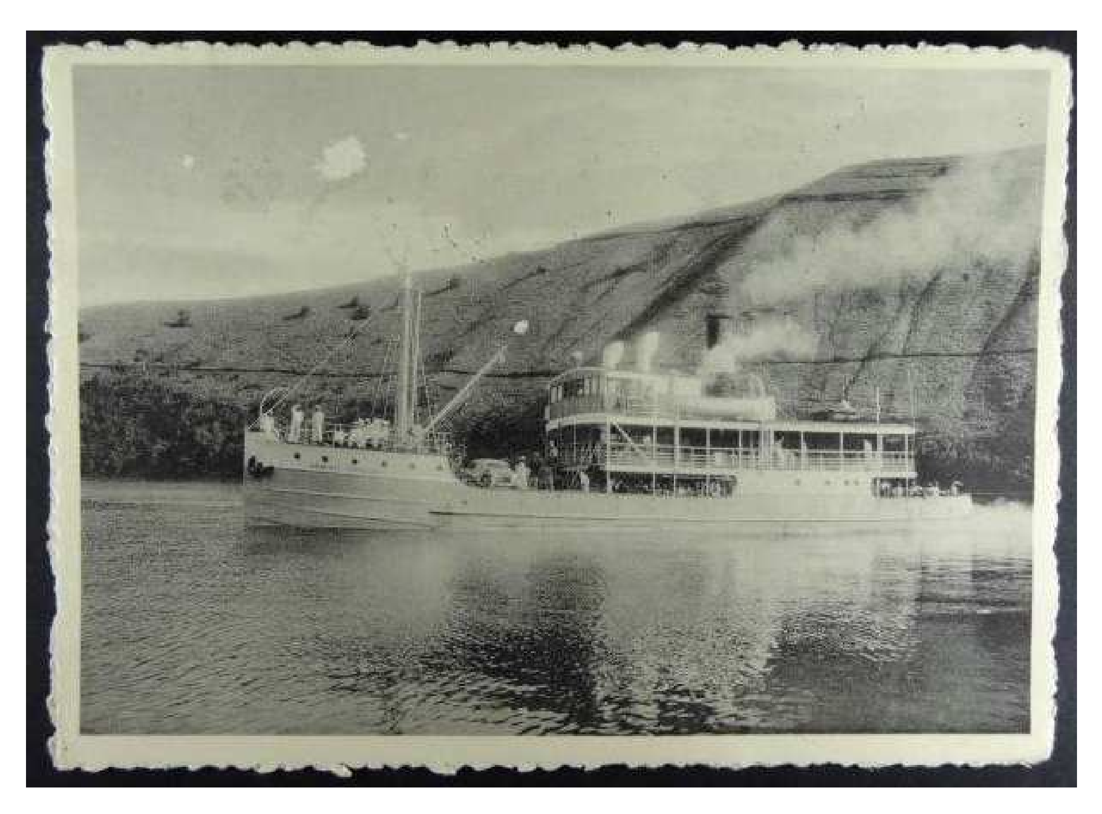
Costermansville	D.	Samedi	16 h.
Kakondo	A.	»	20 h. 30
	D.	Dimanche	5 h.
Kalehe (facultatif)	A.	»	7 h.
	D.	»	9 h.
Kibuye	D.	»	11 h. 30
Goma	A.	»	18 h.
	D.	lundi	6 h.
Bobandana (facultatif)	A.	»	8 h. 30
	D.	»	9 h.
Sake	A.	»	10 h. 30
	D.	»	16 h. 30
Goma	A.	»	18 h. 30
	D.	mardi	7 h.
Kakondo	A.	»	14 h.
	D.	»	16 h.
Costermansville	A.	»	21 h.

Entre Costermansville et Goma, pas d'escale, une semaine sur deux à Kakondo et Kalehe à partir du 15 juillet 1939 ; à Kibuye à partir du 23 juillet 1939.

Extrait des horraires du réseau ferré et lacustre. (1939).

COSTERMANSVILLE devient BUKAVU le 1er janvier 1953.





Le s/s « Général Tombeur », vapeur de 48m de longueur et 7m de largeur, fabriqué en 1932 à Uvira et assemblé ensuite sur le Lac Kivu.

Son premier nom de bateau "Général Tombeur" était en mémoire du Général Charles Tombeur de TABORA, ancien Vice-Gouverneur Général du Congo Belge qui remporta la guerre contre les Allemands en Afrique de l'Est entre 1915 et 1916. Il fut un des commandants de la Force Publique au Congo (l'armée Congolaise sous la colonisation).

Ce bateau fut débaptisé "Général Leonard Mulamba" NYUNYI WA KADIMA, le tout premier ministre du Gouvernement de Mobutu en 1965.

Il a coulé dans la nuit de Mardi à Mercredi 10 septembre 2014 avec le nom de bateau "Bisengimana" en mémoire de Barthélemy Bisengimana Rwema, ancien directeur de cabinet du président Mobutu entre Mai 1969 et Février 1977.

Le bateau a coulé après 82 ans de service et on ne sait pas combien de morts sont enfouis dans son épave sous le Lac-Kivu. Un incendie s'était déclaré dans ce bateau dans la nuit du lundi au mardi et est à l'origine de ce naufrage.



Lac Kivu.
Le « Bisengimana » avant son naufrage en 2014.

2.Matériel philatélique

Aucune marque postale n'est connue pour le réseau ferré et routier.

Par contre, on connaît une marque oblitérant pour ce qui concerne la ligne de navigation. Elle existe sous forme d'un cercle de 29 $^{1/2}$ mm, portant dans la partie supérieure l'inscription CEFAKI – LAC KIVU, et dans la partie inférieure S/S GENERAL TOMBEUR. Ces deux inscriptions sont séparées par un point. On trouve au centre la date et au-dessus et au-dessous de cette date une étoile noire. (1930-1933)





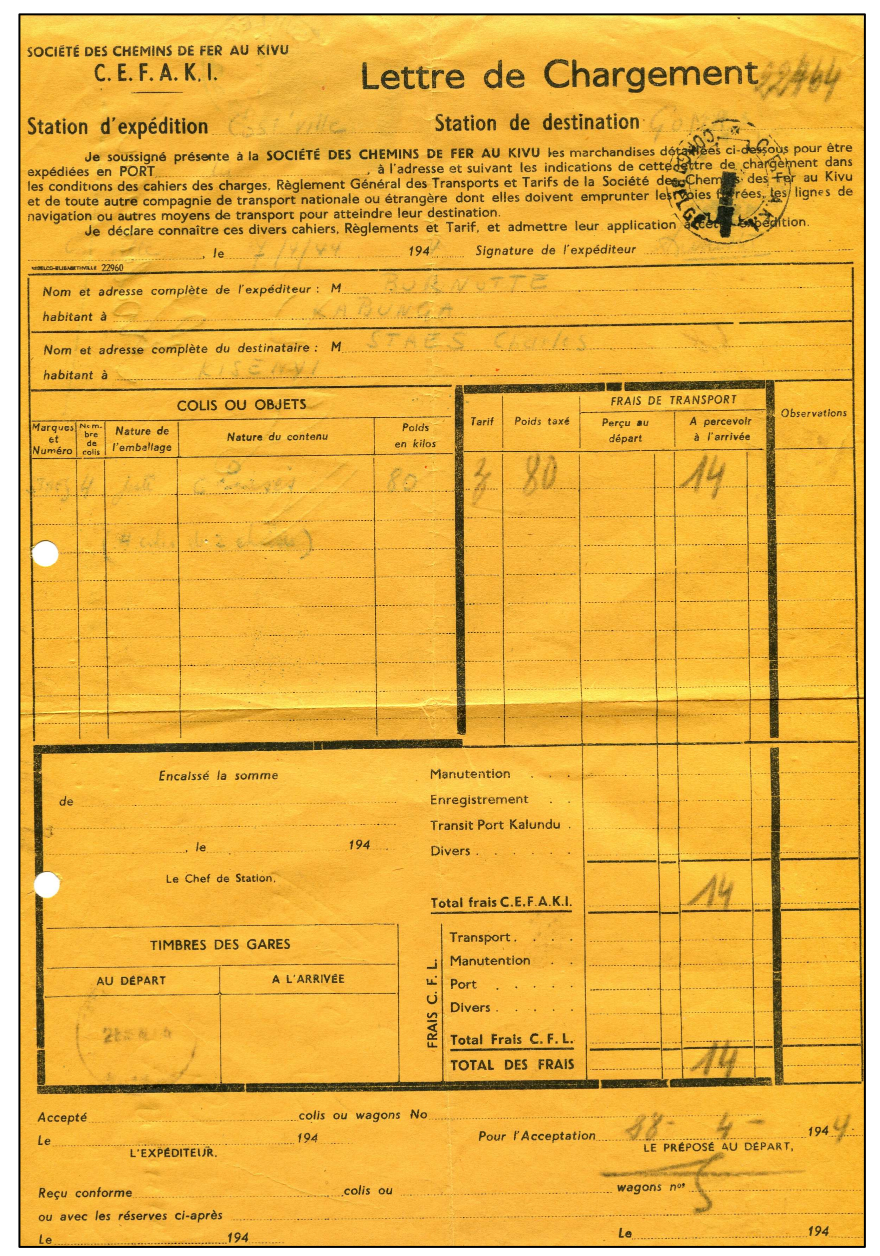


Collection de l'auteur

Il existe également un cachet à usage administratif, apposé sur les lettres de chargement (lettre de voiture), composé d'un cercle de 29 $^{1/2}$ mm, portant dans la partie supérieure l'inscription C.E.F.A.K.I et dans la partie inférieure CONGO BELGE. Ces deux inscriptions sont séparées par une petite croix de Saint George. On trouve au centre la date.



Lettre de chargement en date du 18 avril 1944.
Collection de l'auteur



SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER AU KIVU
C. E. F. A. K. I.

Lettre de Chargement 22464

Station d'expédition Costermansville Station de destination Goma

Je soussigné présente à la SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER AU KIVU les marchandises détaillées ci-dessous pour être expédiées en PORT ...., à l'adresse et suivant les indications de cette lettre de chargement dans les conditions des cahiers des charges, Règlement Général des Transports et Tarifs de la Société des Chemins des Fer au Kivu et de toute autre compagnie de transport nationale ou étrangère dont elles doivent emprunter les voies ferrées, les lignes de navigation ou autres moyens de transport pour atteindre leur destination.

Je déclare connaître ces divers cahiers, Règlements et Tarif, et admettre leur application à cette expédition.

........, le 7/4/44 194 Signature de l'expéditeur

IMBELCO-ELISABETHVILLE 22960

Nom et adresse complète de l'expéditeur : M BURNOTTE

habitant à KABUNGA

Nom et adresse complète du destinataire : M STAES Charles

habitant à KISENYI

COLIS OU OBJETS					FRAIS DE TRANSPORT				Observations
Marques et Numéro	Nombre de colis	Nature de l'emballage	Nature du contenu	Poids en kilos	Tarif	Poids taxé	Perçu au départ	A percevoir à l'arrivée	
	4	jute		80	3	80		14	

Encaissé la somme

de

........, le 194

Le Chef de Station.

Manutention
Enregistrement
Transit Port Kalundu
Divers
Total frais C.E.F.A.K.I. 14

TIMBRES DES GARES	
AU DÉPART	A L'ARRIVÉE

FRAIS C. F. L.
Transport
Manutention
Port
Divers
Total Frais C. F. L.
TOTAL DES FRAIS 14

Accepté .... colis ou wagons No ....
Le .... 194 .... Pour l'Acceptation 18-4- 1944
L'EXPÉDITEUR. LE PRÉPOSÉ AU DÉPART,

Reçu conforme .... colis ou .... wagons nos ....
ou avec les réserves ci-après ....
Le .... 194 .... Le 194

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER AU KIVU
C. E. F. A. K. I.

Lettre de Chargement 22464

Station d'expédition Cost'ville **Station de destination** Goma

Je soussigné présente à la **SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER AU KIVU** les marchandises détaillées ci-dessous pour être expédiées en PORT .... à l'adresse et suivant les indications de cette lettre de chargement dans les conditions des cahiers des charges, Règlement Général des Transports et Tarifs de la Société des Chemins de Fer au Kivu et de toute autre compagnie de transport nationale ou étrangère dont elles doivent emprunter les voies ferrées, les lignes de navigation ou autres moyens de transport pour atteindre leur destination.

Je déclare connaître ces divers cahiers, Règlements et Tarif, et admettre leur application à cette expédition.

............, le 7/4/44 .... 194 .... Signature de l'expéditeur ....

Nom et adresse complète de l'expéditeur : M BURNOTTE
habitant à KABUNGA

Nom et adresse complète du destinataire : M STAES Charles
habitant à KISENYI

COLIS OU OBJETS					FRAIS DE TRANSPORT				Observations
Marques et Numéro	Nombre de colis	Nature de l'emballage	Nature du contenu	Poids en kilos	Tarif	Poids taxé	Perçu au départ	A percevoir à l'arrivée	
	4		(4 colis ...)	80	3	80		14	

Encaissé la somme de .... , le .... 194 .... Le Chef de Station.	Manutention	
	Enregistrement	
	Transit Port Kalundu	
	Divers	
	Total frais C.E.F.A.K.I.	14

TIMBRES DES GARES		FRAIS C. F. L.		
AU DÉPART	A L'ARRIVÉE		Transport	
			Manutention	
			Port	
			Divers	
			Total Frais C. F. L.	
			TOTAL DES FRAIS	14

Accepté .... *colis ou wagons No* ....
Le .... *194* .... L'EXPÉDITEUR.

Pour l'Acceptation 18-4- 1944
LE PRÉPOSÉ AU DÉPART,

Reçu conforme .... *colis ou* .... *wagons n°* ....
ou avec les réserves ci-après ....
Le .... *194* .... *Le* *194*

Cette lettre de chargement a été expédiée, pliée en quatre, le 23/04/44 depuis Costermansville vers Kabungu.

Affranchi à 50c : lettre ordinaire jusqu'à 20gr. – affranchissement à l'aide d'un 50c. vert – prédominance néerlandaise – émission Palmiers 1942.

3.Rareté et valeur

Je n'ai rencontré que deux fois le cachet S/S GENERAL TOMBEUR en dehors des deux de ma collection. J'estime sa valeur à ± 60 €. La lettre de chargement par contre est unique.

4.Résumé

Cette petite compagnie ferroviaire, sensée au départ relier le Lac Tanganyika au Lac Kivu, exploitait 93 km de ligne et le reste par route ou bateau. On ne connait qu'une seule marque oblitérant utilisée sur le S/S Général Tombeur sur le Lac Kivu et un cachet administratif utilisé sur les lettres de voiture.

5.Bibliographie

- F. Lebbe ; Au fil du rail, 1950.
- Société des Chemins de Fer Vicinaux du Congo ; Congo Nil, 1950.
- Institut Royal Colonial Belge ; Biographie Coloniale Belge, Tome III, 1952.
- D. Coppieters ; Les chemins de fer au Congo et en Afrique, 1957.
- J. Du Four ; Congo, cinquante ans d'histoire postale, 1962.
- revue « Tuma Mussua », 1994.
- Le Rail au Congo Belge, tome I, II et III, 1993, 1999, 2008.

fr.wikipedia.org/wiki/**Chemins_de_fer_du_Kivu**
sctp-cd.com/page/historique.html
archive.is/1Xo4K
www.mocavo.com/Beyond-the-Bend-in.../152
archive.org/stream/.../beyondbendinrive00nort_djvu.

SUMMARY:

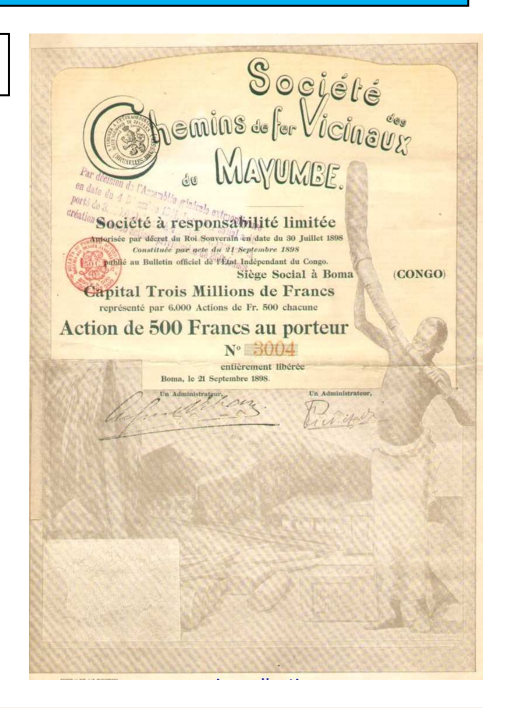
This small railway company, created at first to connect Lake Tanganyika with Lake Kivu, ran for only 93 km of rail and the rest by road or ship. We know only a single cancel used on S/S General Tombeur on the Lake Kivu and one administrative mark used on waybill.

SAMENVATTING:

Dit kleine spoorwegmaatschappij, aanvankelijk gesticht voor de verbinding tussen de Tanganyika en Kivu meren, baatte slechts een 93 km lang spoorlijn uit, de rest gebeurde langs wegen en schepen. Slechts één soort stempel op zegels is gekend en gebruikt door de S/S « Generaal Tombeur » (1932-2014) op het Kivu Meer. Een administratief stempel is ook gekend maar alleen op vrachtbrieven.

La Société des Chemins de Fer Vicinaux du Mayumbe
C.F.V.M. - REVIMA - C.F.MAY. – C.F.M.

Par Jean Herreweghe



Société des Chemins de fer Vicinaux du Mayumbe.

Société à responsabilité limitée

Autorisée par décret du Roi Souverain en date du 30 Juillet 1898

Constituée par acte du 21 Septembre 1898

publié au Bulletin officiel de l'Etat Indépendant du Congo.

Siège Social à Boma (CONGO)

Capital Trois Millions de Francs

représenté par 6.000 Actions de Fr. 500 chacune

Action de 500 Francs au porteur

N° 3004

entièrement libérée

Boma, le 21 Septembre 1898.

Un Administrateur, Un Administrateur,

1.La Compagnie - Historique

La reconnaissance d'un tracé en vue d'établir une voie ferrée au Mayumbe fut entreprise en 1896. La Société à responsabilité limitée « Société des Chemins de Fer Vicinaux du Mayumbe » a été fondée en septembre 1898 par décret et ses statuts publiés au Bulletin officiel de l'Etat Indépendant du Congo. La convention passée avec l'Etat Indépendant du Congo (21 septembre 1898) prévoyait de relier l'estuaire du fleuve Congo depuis Boma à un bief du Tshiloango à la frontière du Congo Français. Son siège social fut établi à Boma et son capital de trois millions de francs représenté par 6.000 actions de 500 frs chacune. Le capital fut porté en novembre 1901 à 4.5000.000 francs par l'émission de 6.000 actions de 250 frs chacune.



En octobre 1899 les travaux atteignent la rivière Luki. C'est en août 1900 que le rail atteint la gare de Tshisundi (Kisundi) au km 44 et que l'exploitation de la ligne débute.

En octobre 1901, le rail atteint Lukula. En 1910 l'Etat décide de prolonger la ligne de Lukula à Tshela. Les travaux se terminent en 1914.



Collection de l'auteur

En 1910, la colonie reprend l'exploitation de ce qui va s'appeler le CFM (Chemins de Fer du Mayumbe) pour finalement le racheter en 1919. Une Régie d'État, la REVIMA (Régie des Vicinaux du Mayumbe) fut chargée de l'exploitation de la ligne le 1er janvier 1925.

Le 17 juillet 1935, elle est absorbée (en même temps que le port de Boma) par le parastatal OTRACO (Office des Transports Coloniaux rebaptisé en 1960 Office des Transports du Congo).

L'OTRACO a été fondé le 20 avril 1935 pour faire face à la faillite de la plupart des entreprises privées très durement touchées par la grande crise de 1929. L'Otraco entreprit, d'aout 1936 à mars 1938, une modernisation complète de la ligne.

En 1971, nouvelle dénomination : l'ONATRA (Office National des Transports) puis en 1974 SNCZ (Société Nationale des Chemins de Fer Zaïrois, fusion des Sociétés de chemins de fer KDL (Compagnie des Chemins de fer Kinshasa-Dilo-Lubumbashi), CFL (Office congolais des chemins de fer des Grands Lacs), CVZ (Chemins de fer vicinaux du Zaïre), CFMK (Chemin de fer Matadi-Kinshasa) et CFM (Chemin de fer du Mayombe)).

L'aventure prit fin en 1984 quand le Guide Suprême Mobutu Sese Seko l'a fait démanteler en vue de la réinstaller près de Gbadolite, son village natal mais de mauvaises langues laissent entendre qu'on aurait oublié de le faire et que le marché de la mitraille aurait été florissant !



La Compagnie – Caractéristiques et équipement ferroviaire



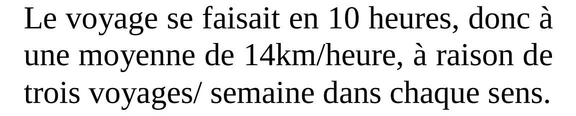
Longue de 140 kms, la ligne relie Boma à Tshela. A voie unique, elle utilise l'écartement étroit de 610mm (2' 1/5") (écartement normal = 1067mm soit 3'6") tandis que rails et traverses métalliques sont calibrés à 18 Kg/mètre.

En 1932, la section Boma Lukula est convertie à l'écartement de 600mm. La section de Lukula à Tshéla l'est à son tour en 1938.

Le trafic a été important dès ses débuts car il dessert de nombreuses plantations et exploitations (bois, café, cacao, palmier à huile, hévéa, cacao, bananier etc. mais le trafic voyageur - non indigène - déclina rapidement étant donné l'accroissement et l'amélioration des routes et moyens de déplacement privés.



Gare du chemin de fer du Mayumbe (Collection de l'auteur).



Le voyage se faisait en 10 heures, donc à une moyenne de 14km/heure, à raison de trois voyages/ semaine dans chaque sens.

- ***km 0*** **Boma,** départ des travaux le 5 mars 1899
- *km 8* **Bangu**, sur la rivière du même nom - alt. 36 m,
- *km 14* **Lusanga**, dispensaire de la Formulac - alt. 90 m
- *km 22* **Lovo**, sur la rivière du même nom, plantations - alt. 101 m,



Boma - Gare du chemin de fer Vicinaux du Mayumbe (Collection de l'auteur).

- *km 32* **Luki**, sur la Luki; Société Agricole du Mayumbe, huilerie - alt. 150 m,

- *km 39* **Lemba**, exploitation de l'Agrifor (scierie), plantations, huilerie - alt. 165 m, ouverture le Ier janvier 1900



Camp de Luki (Mayumbe) (Collection de l'auteur).

- km 57 **Temvo**, poste d'occupation. Centre de cultures et d'exploitations forestières notamment: Société Agricole du Mayumbe; S. A. d'Agriculture et de Plantations au Congo; Plantations de la Mambika. Centre commercial; dispensaire Formulac - alt 271 m



Temvo- La Gare et Maisons commerciales (Collection de l'auteur).



Gare de Kenge

- *km 62* **Kenge**, point culminant de la ligne - alt 303 m
(Ne pas confondre avec la Gare de Kenge km 40 du Chemin de Fer Matadi-Léopoldville !)

- *km 68* **Moenge**, palmeraies, bananeraies, café, cacao - alt. 169 m



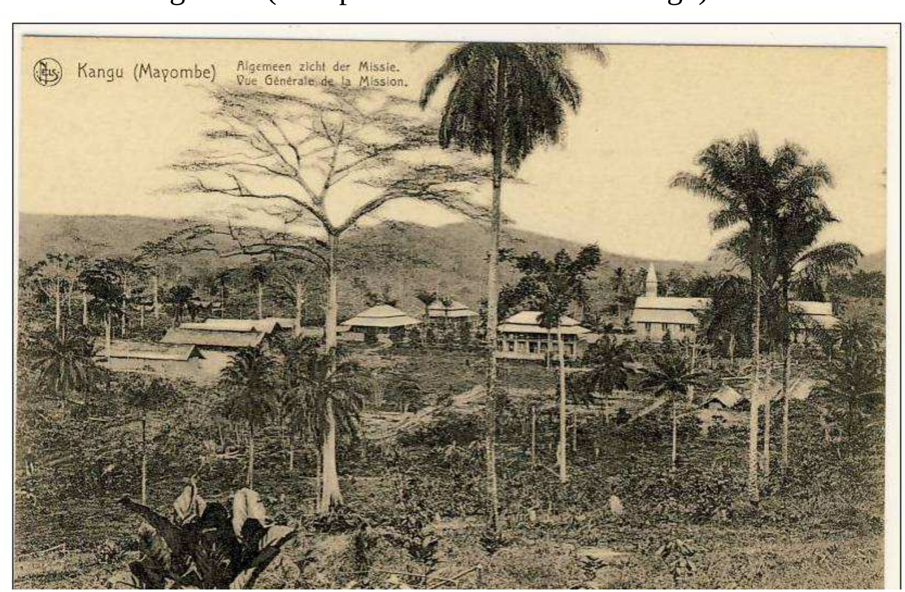
- km 80 **Lukula**, sur la rivière Lukula. Centre d'occupation. Siège de la direction du chemin de fer qui possède ses ateliers de réparations. Hôpital de la Formulac.
Centre Commercial important, centre industriel, usine de la Multiplex du Mayumbe, Palmegger, centre agricole important. Ouverture le 31 décembre 1901

La rivière Lukula, traversée sur un pont de 60m constitue la limite entre le territoire de Boma et celui de Tshela - alt. 101 m

- *km 90* **Kiniati**, dispensaire du Foréami. Centre agricole (Comptoir des Produits du Congo) - alt. 130 m

- km 99 **Kangu**, sur la Kulu, Centre d'occupation. Dispensaire du Foréami. Centre commercial, agricole et industriel (huilerie et savonnerie) - alt 170m

- *km 102* **Mission catholique de Kangu**, desservie par les RR. PP. de Scheut; on peut y visiter le Musée des Fétiches du R. P. Armand - alt 175 m



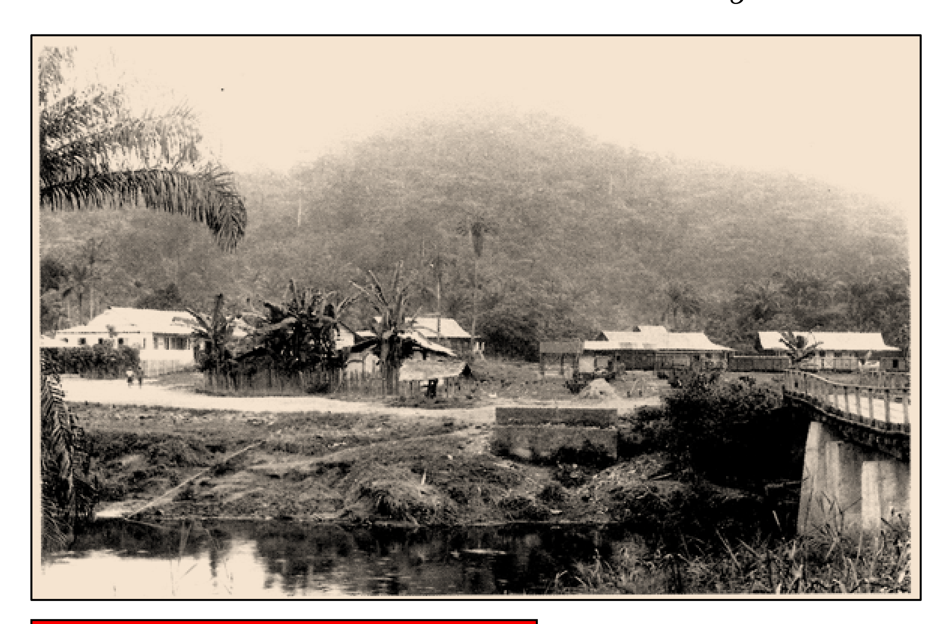
- *km 108* **Kimbenza**, centre agricole - alt 214 m



- *km 114* **Loango**, sur la Langula, centre commercial, industriel (Huileries et Raffineries Africaines) et agricole (Soc. de Colonisation Agricole du Mayumbe) SCAM - alt. 240m

- *km 127* **Luvu**, centre commercial et industriel (S. A. des Pétroles du Congo); dispensaire Foréami -alt 170 m

- *km 137* **Banga**, sur la Gomamba, centre commercial - alt 150 m



- ***km 140*** **Tshela,** ouverture le 31 décembre 1912, prolongement ouvert par l'Etat.

Gare et village de Tshela. MRAC

La Compagnie – Matériel roulant

- La traction était exclusivement assurée, jusqu'au début de 1950, par de solides locomotives Garratt à vapeur, de 27,5 tonnes construites sous licence en Belgique. Ces locomotives articulées convenaient particulièrement à cette ligne sinueuse.



LOCOMOTIVE GARATT DES CHEMINS DE FER DU MAYUMBÉ

- En vue de réaliser une exploitation plus économique, I'Otraco a mis en service, en 1950, 4 locomotives diesels-électriques sur boggies de 260 CV et 28. Les résultats d'exploitation ont confirmé les espoirs que l'on avait mis dans ce matériel et la traction diesel sera généralisée. C'est ainsi que 4 locomotives hydrauliques de 32 t furent livrées.
- Le C.F.MAY, possédait 382 wagons, dont beaucoup étaient plus spécialement aménagés en vue d'un genre particulier de trafic, à savoir, des wagons fermés destinés au transport des bananes et de bois débités.

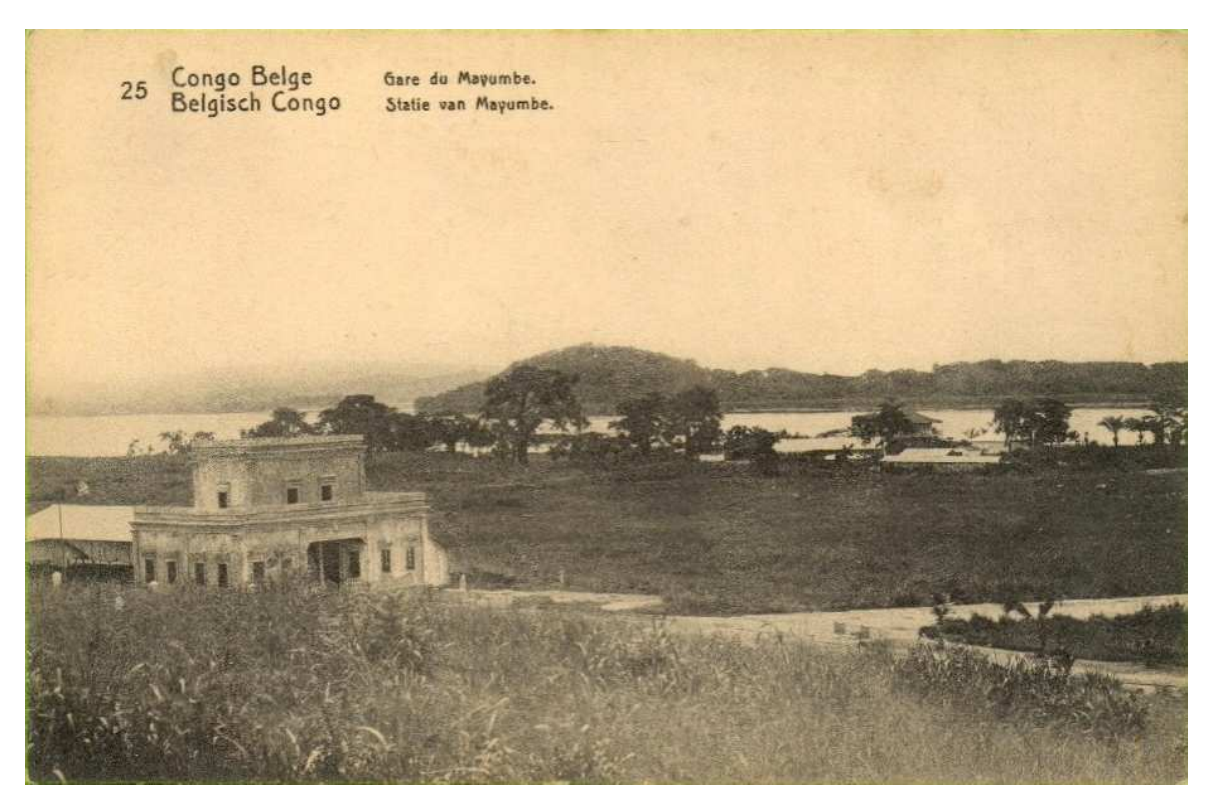
- 19 locomotives à vapeur Garatt, de 27,5 t.
- 4 locomotives diesels-électriques.
- 4 locomotives diésel hydrauliques.
- 3 locomotives de manœuvre à vapeur.
- 10 voitures.
- 8 fourgons.
- 382 wagons.

L'entretien du matériel ferroviaire se faisait à Lukula. Le transfert des ateliers à Boma, auprès du siège de la Direction du réseau, fut toutefois prévu. Cette activité devait être groupée avec le Chantier Naval de Boma, qui assurait l'entretien de tout le matériel fluvial de 1'Otraco dans le Bas Fleuve, y compris celui affecté au port de Matadi.

La Compagnie – Evolution du trafic

- 1952 :146.277 tonnes
- 1953 :176.438 tonnes
- 1954 :157.933 tonnes
- 1955 :163.103 tonnes
- 1956 : 155.258 tonnes





Gare du Mayumbe - BOMA

2.Matériel philatélique

Il existe trois sortes de matériel : les cachets sur timbres isolés, le courrier oblitéré ou portant un cachet de la compagnie et la correspondance du personnel du C.F.MAY.

Matériel philatélique – Les cachets de la compagnie

Ils sont de quatre types.

1. Un cachet au type postal, circulaire de 23 mm.









Collection de l'auteur



Sont connus :

- Gare de Boma 1908-1910
- Gare de Luki : 1901-1909
- Gare de Lukula : 1902-1911
- Gare de Temvo: 1902

2. Un cachet au type postal, circulaire de 29 mm.





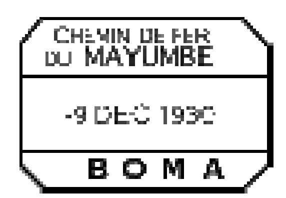


Collection privée

Sont connus :

- Gare de Boma : 1928, cfr Dufour
- Gare de Loango: 192?
- Gare de Tshela: 1923-1931

3. Un cachet rectangulaire de 35 x 25 mm., à coins coupés et trois compartiments : légende « chemin de Fer/ du Mayumbe », date, localité.









Collection de l'auteur

Sont connus :

- Boma : 1931-1932
- Lukula : 1930-1931
- Tshela: 1931

4. Un grand cachet circulaire de 34 mm avec légende « Régie du Chemin de fer du Mayumbe » (sans date mais après le 01/01/1925).





Collection de l'auteur

Matériel philatélique – les cachets de la compagnie sur plis

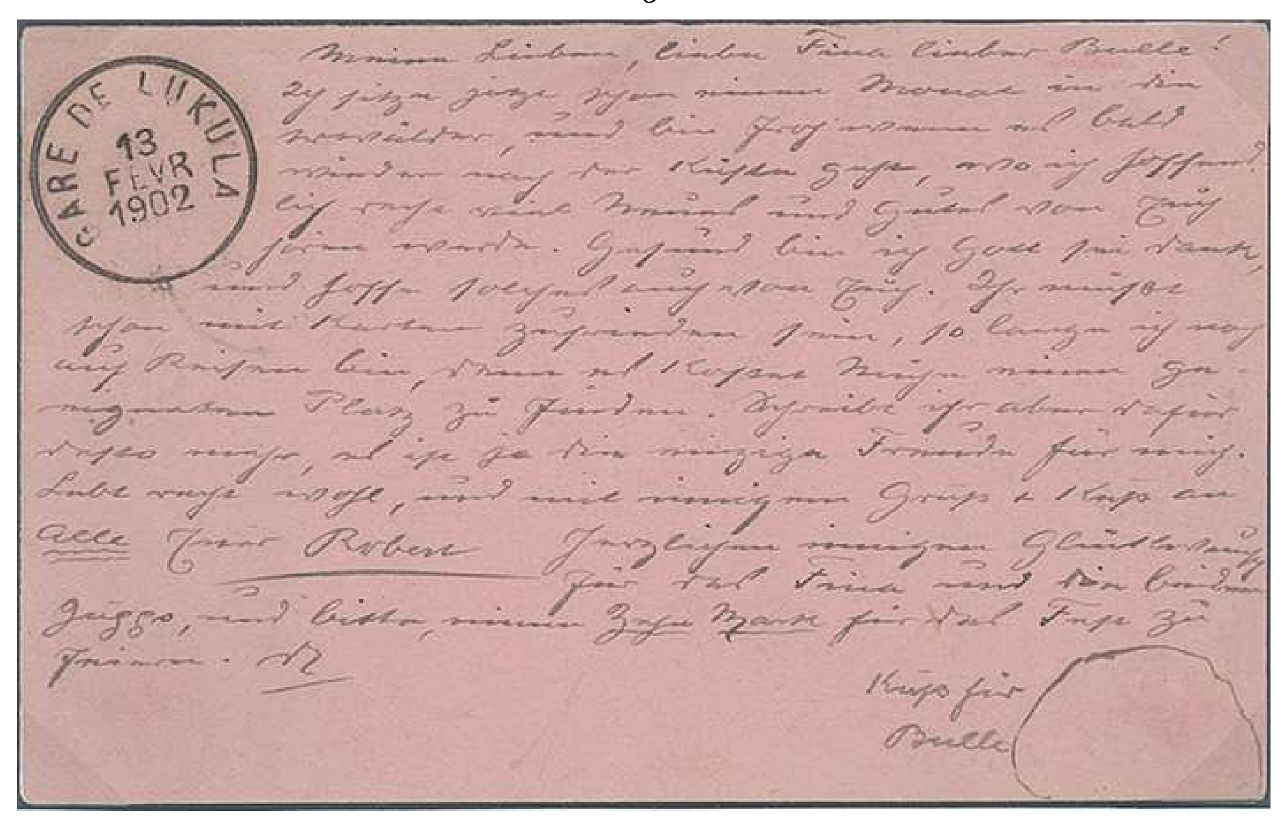
Au type 1 :



Un cachet au type postal, circulaire de 23 mm.



Carte postale expédiée de Luki le 30 août 1901 via Boma (31 août 1901) vers Bruxelles où elle parvient le 20 septembre 1901. Affranchissement de 10c, tarif imprimé.
Cachet additionnel de « Gare de Luki ».
Collection privée.



Entier postal n°16, expédié de Lukula le 03 février 1902 vers l’Allemagne.
Surchargé « Banana carte incomplète. Cachet additionnel de « Gare de Lukula».
Collection privée



Entier postal n° 21, surchargé « Congo Belge » L1, expédié de Luki le 17 juin 1909 via Boma (19 juin 1909) vers Bruxelles où il parvient le 11 juillet 1909. Il a été annulé avec le cachet « Gare de Luki ».
Collection privée.

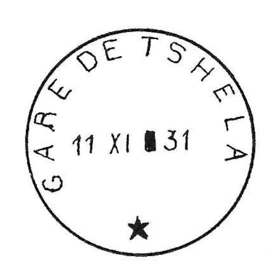


Entier postal n° 22, surchargé « Congo Belge » expédié de Luki le 17 juin 1909 via Boma (19 juin 1909) vers Bruxelles où il parvient le 11 juillet 1909. Il a été annulé avec le cachet « Gare de Luki ».
Vente Williame 25 octobre 2014.



Entier postal n° 24, surchargé « Congo Belge, expédié de Boma le 8 octobre 1909 vers Tshela (Chef de Poste) où il parvient le 11 juillet 1909. Il a été annulé avec le cachet « Gare de Boma».
Vente Williame 25 octobre 2014.

Au type 2 :



Un cachet au type postal, circulaire de 29 mm.

Courrier expédié de Loango le 14 mai 192? à destination de Bruxelles.
Annulation avec le cachet « Gare de Loango ».
Vente Williame 25 octobre 2014.

Matériel philatélique – Correspondance du personnel de la Compagnie

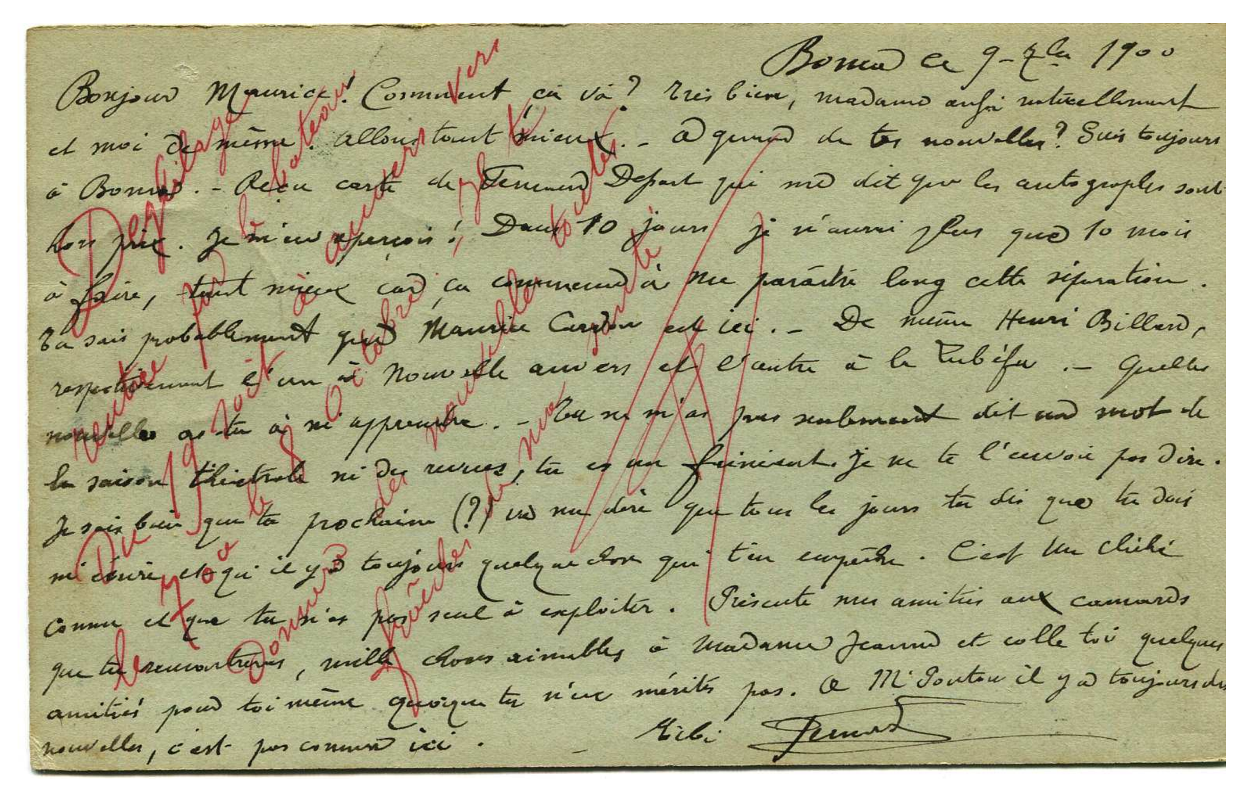
Mon cher Maurice, Ch. de fer du Mayumbe, Kil. 8, Boma. – Le 29 8bre 99. –

Quand tu recevras cette carte il y aura déjà 4 mois que je suis parti. Tout va toujours bien ici, à part quelques fièvres, dont une assez forte (39°½) et qui m'a tenu cloué 4 jours. (Le tribut dû au pays noir). – Rien à y faire. Je me plais bien, quoique je sois dans un bien triste pays. – Quelques petites montagnes autour de notre camp (qui est lui même sur la hauteur) mais malheureusement c'est d'une aridité inouïe. La brousse et rien que ça. – Aussi l'un de nos plus grands plaisirs le soir quand il fait du vent est il d'y mettre le feu. Alors ça s'étend ça s'étend avec une rapidité inouïe et le spectacle est tout à fait grandiose. Comme spectacle, nous n'avons donc que des artistes en herbe qui brûlent non pas les planches, mais eux-mêmes. – J'ai un petit chimbèque en planches comme habitation, plus une cuisine et une salle à manger, le tout séparé. – Les deux derniers en bambous et herbes. Je n'ai pas encore eu le temps de m'occuper de quoique ce soit, car nous avons énormément de besogne à la comptabilité, à tel point que nous devrons travailler mercredi jour de Toussaint. Présente mon meilleur souvenir à madame Jeanne et reçois pour toi la plus cordiale poignée. Plus que 20 mois donc, ça passe encore tout de même assez vite. Fernand



Entier postal n° 14, expédié de Boma le 8 novembre 1899 vers Bruxelles où il parvient le 28 novembre 1899. Ce courrier a été écrit par Mr Fernand Friart, employé au service de la comptabilité de la gare de Boma. Il y décrit ses conditions de vie : « j'ai un petit chimbèque (maisonnette) de planches comme habitation, plus une cuisine et une salle à manger, le tout séparé – les deux derniers en bambou et herbes ».
Collection de l'auteur.

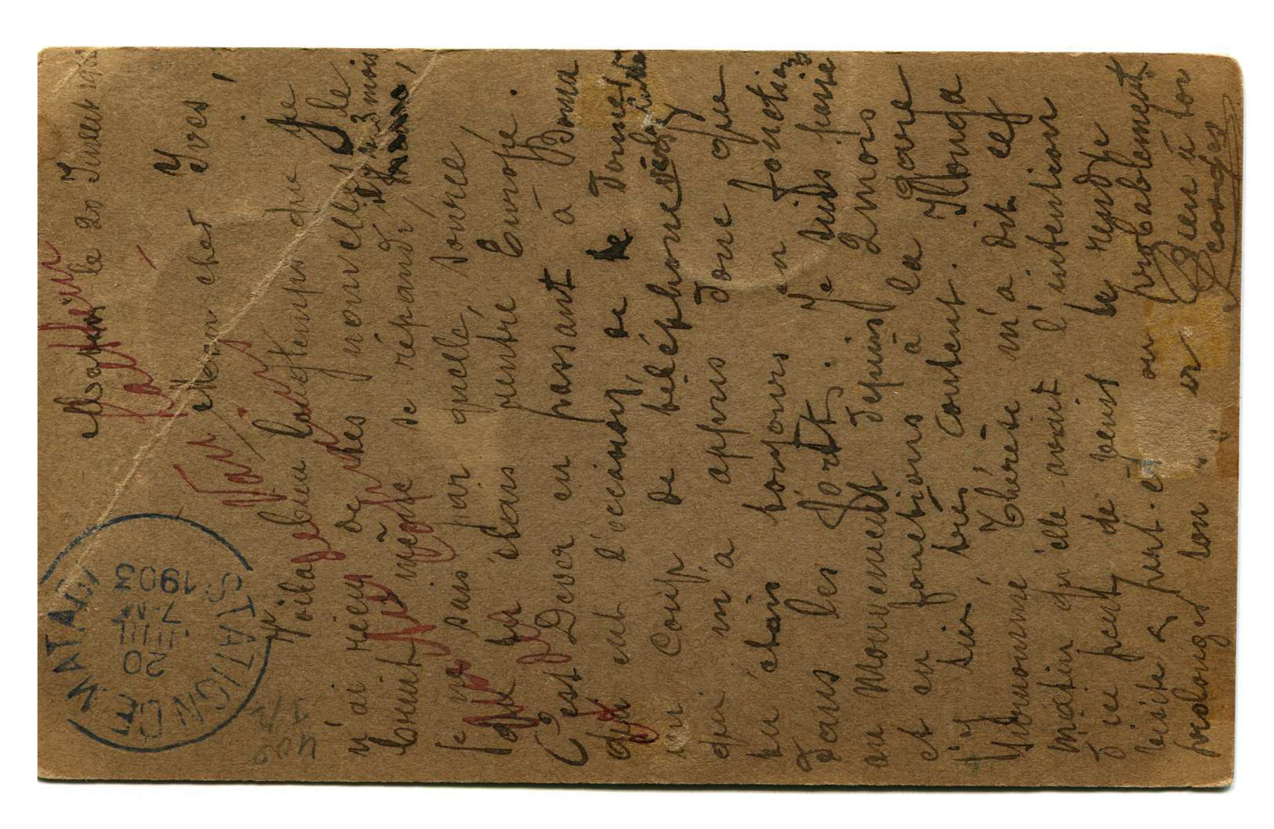



Boma le 9-7bre 1900

Bonjour Maurice ! Comment ça va ? Très bien, madame aussi naturellement et moi de même. Allons tout mieux. - À quand de tes nouvelles ? Suis toujours à Boma. - Reçu carte de Fernand Depont qui me dit que les autographes sont bien pris. Je m'en aperçois ! Dans 10 jours je n'aurai plus que 10 mois à faire, tant mieux car ça commence à me paraître long cette séparation. Tu sais probablement que Maurice Cardon est ici. - De même Henri Billard, respectivement l'un à Nouvelle Anvers et l'autre à la [illegible]. - Quelles nouvelles as-tu à m'apprendre. - Tu ne m'as pas seulement dit un mot de la saison théâtrale ni des revues, tu es un finissant. Je ne te l'envoie pas dire. Je sais bien que ta prochaine (?) me dira que tous les jours tu dis que tu dois m'écrire et qu'il y a toujours quelque chose qui t'en empêche. C'est un cliché comme il y en a que tu n'as pas seul à exploiter. Présente mes amitiés aux camarades que tu rencontreras, mille choses aimables à Madame Jeanne et colle toi quelques amitiés pour toi-même quoique tu ne les mérites pas. À Mr Doutou (?) il y a toujours de nouvelles, c'est pas commun ici.

Ribi (?) Fernand

Entier postal n° 17, expédié de Boma le 18 septembre 1900 vers Bruxelles où il parvient le 9 octobre 1899. Ce courrier a été écrit par Mr Fernand Friart, employé au service de la comptabilité de la gare de Boma (voir courrier ci-dessus). Il écrit son impatience d'arriver au terme de son engagement dans 10 mois.
Cachet personnel : Fernand Friart, Gare de Boma.
Collection de l'auteur.





Entier postal n° 18. Courrier pour l'intérieur, expédie de Matadi le 20 juillet 1903 vers Luki.
Passage via Boma le 21 juillet 1903.
Cachet au verso de la « Station de Matadi »

Rarissime courrier pour intérieur entre employés de deux Compagnies de Chemins de Fer:
Matadi = Chemin de Fer du Congo et Luki = Chemin de Fer Vicinaux du Mayumbe.
Collection de l'auteur.

Matériel philatélique – Fréquence et étude des cachets rencontrés

Cette étude ne porte que sur les **41 cachets** rencontrés par l'auteur, sur timbres et courriers et ne peut en conséquence que servir d'indication.

Par type :

Type	Type 1	Type 2	Type 3	Type 4
Sur timbre seul	26	3	5	1
Sur Courrier	5	1		
Total	31	4	5	1

On remarque que c'est le type 1 qui est le plus fréquent suivi du type 3. Le type 4 est le plus rare.

Par valeur sur timbre Mols pour le type 1 :

Valeur	5c	10c	15c	25c	40c	50c	1Fr
Nombre	1	1	10	2	1	4	7
Total	1	1	10	2	1	4	7

La valeur du 15c est le timbre le plus souvent rencontré suivi du 1Fr. Ce dernier se rencontre uniquement avec le cachet de la Gare de Luki. Les 5c, 10c et 40 c sont les valeurs les moins fréquentes.

Par type/gare sur timbre et courrier :

Gare de / Type	Type 1	Type 2	Type 3	Total
Boma	8		2	10
Luki	17			17
Temvo	1			1
Lukula	5		1	6
Loango		1		1
Tshela		3	2	5
Total	31	4	5	40

Au type 1, la Gare de Luki est le cachet le plus souvent rencontré suivi de Boma et Lukula. Gare de Tshela est la plus fréquente au type 2 et 3 avec Boma pour ce dernier. Gare de Loango et Temvo sont rarissimes.

Le type 1 se retrouve uniquement sur les timbres Mols (1901-1911). Les types 2 et 3 ne se rencontrent que sur les Vloors et Stanley (1923-1932). Les types 3 et 4 ne se retrouvent que sur timbres seul. Le type 4 ne peut se rencontrer que sur des Vloors et suivants car la Régie des Vicinaux du Mayumbe ne fut chargée de l'exploitation de la ligne qu'à partir du 1er janvier 1925.

3.Rarreté et valeurs

Tous ces timbres et courriers sont en général rares à rarissimes pour certains. Lors de la vente de la Maison Williame du 25 octobre 2014, des cachets de type 1 ont été vendus ± 50 à 60 € pièce (hors frais) et 200 € pour le courrier (hors frais).

4.Résumé

Cette petite compagnie ferroviaire, sensée au départ relier le fleuve Congo à la Tshiloango sur la frontière du Congo Français, exploitait 147 km de ligne dans la forêt du Mayumbe jusqu'à Tshela. On connait quatre cachets de la compagnie utilisées sur des timbres isolés ou sur courrier.

5.Bibliographie

- F. Lebbe ; Au fil du rail, 1950.
- Société des Chemins de Fer Vicinaux du Congo ; Congo Nil, 1950.
- Institut Royal Colonial Belge ; Biographie Coloniale Belge, Tome III, 1952.
- D. Coppieters ; Les chemins de fer au Congo et en Afrique, 1957.
- J. Du Four ; Congo, cinquante ans d'histoire postale, 1962.
- revue « Tuma Mussua », 1994.
- Le Rail au Congo Belge, tome I, II et III, 1993, 1999, 2008.

Sur le web :

fr.wikipedia.org/wiki/**Chemin_de_fer_du_Mayombe**
fr.wikipedia.org/.../Société_des_**Chemins_de_fer**_vicinaux_du_**Mayumbe**
www.wikiwand.com/fr/**Mayombe**
http://kangu.skynetblogs.be/archive/2009/02/23/chemin-de-fer-boma-tshela.html
www.tassignon.be/trains/PDF/afdr_25.pdf
http://ufdc.ufl.edu/UF00103229/00001
www.kaowarsom.be/...VIIc/Ronsse.Adrien_Honore_Charles_Andre.pdf

Vidéo :

www.imdb.com/title/tt0263255/

L'auteur remercie Patrick Maselis d'avoir permis de consulter une partie de sa collection et les co-rédacteurs pour leurs encouragements.

SUMMARY:

This Small railway company, created at first to connect Congo river to Tshiloanga on the French Congo border, ran 147 km of rail in the Mayumbe forest till Tshela. Only 4 types of cancels of this company are known on stamps and mail.

SAMENVATTING:

Dit kleine spoorwegmaatschappij, aanvankelijk gesticht voor de verbinding van de Congostroom met Tshiloango op de grens van Frans Congo, baatte slechts 147 km spoorweglijn in Mayumbebos uit tot Tshela. Slechts vier soorten stempels van de maatschappij werden gebruikt op losse zegels of brieven.